

高等学校法学教材

# 海商法论

陈宪民 魏友宏 张梅生 编著

中国法制出版社

高等学校法学教材

# 海 商 法 论

陈宪民 魏友宏 张梅生/编著

中国法制出版社

责任编辑 王淑敏

**图书在版编目 (CIP) 数据**

海商法论/陈宪民等编著. —北京: 中国法制出版社,  
2002.6

ISBN 7-80083-857-9

I. 海… II. ①陈…②魏…③张… III. 海商法-中国  
-高等学校-教材 IV. D922.294

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 072541 号

**高等学校法学教材**

**海商法论**

**HAI SHANG FA LUN**

主编/陈宪民等

经销/新华书店

印刷/河北省涿州市新华印刷厂

开本/850×1168 毫米 32

印张/11.5 字数/275 千

版次/2002 年 6 月第 2 版

2002 年 6 月第 1 次印刷

---

中国法制出版社出版

书号 ISBN 7-80083-857-9/D·822

(北京西单横二条 2 号 邮政编码 100031)

定价: 18.00 元

(发现印装问题请与本社发行部联系

电话: 66062752)

(发现内容误差请与本社编辑部联系

电话: 66062738)

# 说 明

为了适应我国社会主义现代化建设和实施依法治国方略对法律人才的需求,全面提高法律人才的素质,根据教育部关于普通高等学校法学专业教学要求,我们邀请政法院校和实际部门的法学教授和专家编写出版了这批教材。

这批教材以邓小平理论为指导,吸收国内外法学教育的最新成果,面向 21 世纪的法学教育,正确阐述本学科的基本理论、基础知识,坚持理论联系实际的原则,努力做到科学性、系统性和实践性的统一。

《海商法论》共分十三章,涵盖了海商法学的所有内容。本书篇幅适中、体系完整,它是一部既可以作为教材使用,又可以供理论研究人员使用的专业书。

参加本书编写工作的是华东政法学院国际法系长期从事海商法教学的教师,他们分别承担以下章节的编写工作:

陈宪民 第一章、第四章、第六章、第九章、第十章部分、第十三章

魏友宏 第三章、第五章、第七章、第十二章

张梅生 第二章、第八章、第十章部分、第十一章

全书由陈宪民统稿、定稿。

尽管编著者做了很大的努力,但不完善之处在所难免,敬请读者批评指正。

2002 年 6 月

# 目 录

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| 第一章 绪 论 .....                       | ( 1 ) |
| 第一节 海商法概述 .....                     | ( 1 ) |
| 第二节 海商法的发展史 .....                   | ( 8 ) |
| 第三节 海商法的渊源 .....                    | (11)  |
| 第四节 建立航运法律的冲突规范 .....               | (13)  |
| 第五节 中国海商法 .....                     | (15)  |
| 第二章 船舶和船员 .....                     | (23)  |
| 第一节 船 舶 .....                       | (23)  |
| 第二节 船舶登记制度 .....                    | (29)  |
| 第三节 船舶所有权 .....                     | (37)  |
| 第四节 船舶抵押权 .....                     | (39)  |
| 第五节 船舶留置权 .....                     | (44)  |
| 第六节 船舶优先权 .....                     | (45)  |
| 第七节 船 员 .....                       | (50)  |
| 第三章 海上货物运输法律制度 .....                | (54)  |
| 第一节 海上货物运输合同的概述 .....               | (54)  |
| 第二节 提 单 .....                       | (65)  |
| 第三节 海运单述评 .....                     | (80)  |
| 第四节 海上货物运输国际公约简述 .....              | (85)  |
| 第五节 有关提单的国际公约与中国海上货物运<br>输的法律 ..... | (101) |
| 第六节 航次租船合同 .....                    | (107) |
| 第七节 国际货物多式联运合同 .....                | (129) |

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| <b>第四章 海上旅客运输合同</b> .....    | (137) |
| 第一节 海上旅客运输合同概述 .....         | (137) |
| 第二节 海上旅客运输合同当事人的权利和义务 .....  | (140) |
| 第三节 海上旅客运输的国际公约 .....        | (144) |
| <b>第五章 船舶租赁合同</b> .....      | (147) |
| 第一节 定期租船合同 .....             | (147) |
| 第二节 光船租赁合同 .....             | (168) |
| 第三节 租船人的法律属性 .....           | (171) |
| <b>第六章 海上拖带合同</b> .....      | (176) |
| 第一节 海上拖航合同概述 .....           | (176) |
| 第二节 海上拖航合同当事人的权利和义务 .....    | (179) |
| 第三节 海上拖航引起的损害赔偿赔偿责任 .....    | (182) |
| <b>第七章 船舶碰撞</b> .....        | (186) |
| 第一节 船舶碰撞的概述 .....            | (186) |
| 第二节 船舶碰撞损害赔偿 .....           | (190) |
| 第三节 船舶碰撞事故处理 .....           | (192) |
| 第四节 船舶碰撞的法院管辖权 .....         | (196) |
| 第五节 船舶碰撞的国际公约 .....          | (198) |
| 第六节 《1972 年国际海上避碰规则》评述 ..... | (203) |
| 第七节 船舶碰撞承担原则评析 .....         | (207) |
| <b>第八章 海难救助</b> .....        | (212) |
| 第一节 海难救助的概述 .....            | (212) |
| 第二节 救助报酬 .....               | (216) |
| 第三节 海难救助合同 .....             | (220) |
| 第四节 海难救助的国际公约 .....          | (224) |
| <b>第九章 共同海损</b> .....        | (228) |
| 第一节 共同海损的概述 .....            | (228) |
| 第二节 共同海损的范围确定 .....          | (232) |
| 第三节 共同海损与过失的法律关系 .....       | (239) |

|             |                      |       |
|-------------|----------------------|-------|
| 第四节         | 共同海损理算               | (244) |
| 第五节         | 共同海损理算规则             | (251) |
| <b>第十章</b>  | <b>船舶造成海上油污的法律责任</b> | (257) |
| 第一节         | 海上油污的概述              | (257) |
| 第二节         | 调整海上油污的国际公约          | (259) |
| 第三节         | 中国海洋环境保护法律           | (265) |
| <b>第十一章</b> | <b>海事赔偿责任限制</b>      | (270) |
| 第一节         | 海事赔偿责任限制概述           | (270) |
| 第二节         | 责任限制的国际公约            | (273) |
| 第三节         | 我国海事赔偿责任限制的内容        | (278) |
| <b>第十二章</b> | <b>海上保险</b>          | (284) |
| 第一节         | 海上保险的概述              | (284) |
| 第二节         | 海上保险法的基本原则           | (287) |
| 第三节         | 海上保险合同               | (290) |
| 第四节         | 海上保险标的的全部损失和局部损失     | (299) |
| 第五节         | 委付、代位求偿权和理赔制度        | (302) |
| 第六节         | 海上货物保险合同             | (305) |
| 第七节         | 海上船舶保险               | (310) |
| 第八节         | 其他特殊性质的海上保险          | (314) |
| 第九节         | 船东保赔协会               | (317) |
| 第十节         | 海上保险的若干法律问题探讨        | (321) |
| <b>第十三章</b> | <b>海事争议解决</b>        | (334) |
| 第一节         | 海事争议解决的概述            | (334) |
| 第二节         | 海事仲裁                 | (336) |
| 第三节         | 海事诉讼制度               | (344) |
| 第四节         | 《中华人民共和国民事诉讼法》       | (351) |

# 第一章 绪 论

## 第一节 海商法概述

### 一、海商法的概念

海商法 (Maritime Law) 是调整海上运输活动中船舶及其所有人与其他有关当事人的各种法律关系的法规总称。

目前在国际上对海商法定义没有统一的规定。各国海商法的规定或学者的观点不尽相同。英美海商法学者认为：“海商法是调整船舶与航运 (Ships and Shipping) 通常使用的术语。”<sup>①</sup> 我国海商法学者魏文达教授认为：“海商法是调整航海贸易中所发生的各种关系的法律规范的总称。”<sup>②</sup> 我国台湾海商法学者认为：“海商法是以海上商事为规范对象的一种商事法。”<sup>③</sup> 上述学者的观点从不同角度阐述了海商法的定义，从这些定义分析，他们的共同观点认为，海商法是调整海上运输当事人及其与船舶有关的法律关系。这些法律关系是发生在特定领域中的行为关系，法律调整对象主要是行为人产生的海商和海事方面的行为。这些行为反映了各种不同的民事和商事的法律关系，具体表现为：合同的法律关系、船舶的法律关系、侵权行为的法律关系、海上运输特殊风险产生的法律关系。合同的法律关系包括：海上货物运输合同、租船合同、海上旅客运输

---

① 《英国大百科全书》，第 11 卷，1980 年出版；《美国大百科全书》，第 18 卷“Maritime Law”条目。

② 魏文达：《海商法》，法律出版社 1983 年版，第 1 页。

③ 郑玉波：《海商法》，三民书局 1964 年第 1 版，第 1 页。

合同、海上拖带合同、海上保险合同等方面的法律关系。这些法律关系会涉及海上运输的承运人、托运人或收货人或者旅客之间的关系；拖方和被拖方之间的关系；保险人和被保险人之间的关系。船舶的法律关系包括：船舶所有权关系；船舶经营人与承租人之间的关系；以船舶财产或所有人所产生的抵押权、留置权、优先权等关系。这些法律关系会涉及船舶所有人、经营人、抵押权人和抵押人、留置权人、优先权人等有关当事人。侵权行为的法律关系包括：船舶碰撞、海上污染、货物损失等行为。这些法律关系会涉及侵权行为产生时的有关当事人。海上运输特殊风险的法律关系包括：共同海损、海事责任限制。根据以上对定义的分析，可以看出海商法涉及的范围较广，是调整海上运输的一部重要法律。

大陆法系和英美法系对航运立法上存在一定的差异，大陆法系的国家以法典形式颁布法律，英美国家以判例和单行的航运法规形式颁布，他们称这类法规为海商法或航运法（Shipping Law），这种称法来源于欧洲的“航海贸易”和亚洲的“海商”用语。调整这种关系的法律规范的总称叫“海商法”。我国1992年11月7日通过的《中华人民共和国海商法》（Maritime Code of the People's Republic of China，以下简称《海商法》）这部法律也叫“海商法”。我国海商法是一个独立的法律部门，是调整海上运输和船舶关系的一部重要法律。我国海商法的立法宗旨是为了调整海上运输关系、船舶关系，维护当事人各方的合法权益，促进海上运输和经济贸易的发展。<sup>①</sup>

## 二、海商法的调整对象

海商法调整的对象主要有三大方面，即海上运输的当事人、海上运输的船舶和货物、船舶可航水域。

### （一）海上运输的当事人

海上运输的当事人主要表现在船主和货主之间的关系，船主会

---

<sup>①</sup> 《中华人民共和国海商法》第1条。

涉及到船舶所有人和其雇佣人员或船舶所有人和租船人；货主会涉及到托运人和收货人。在航运活动中，他们主要以自然人、法人或国家机关形式表现出来。他们具有海上运输的主体资格，这个主体主要以海上运输企业为中心，在他们之间的横向和纵向的经济活动中所发生的法律关系都属于本法规调整的对象。

## （二）海上运输的船舶和货物

海上运输的船舶和货物是航运法规所调整的客体。船舶是海上运输的主要工具，各国海商法对此都有明确的规定。例如，希腊海商法第1条规定：“本法中的船舶是指利用自身推进方式，以航海为目的，其净登记吨位不少于10吨的任何运输工具。”日本海商法第684条规定：“本法所谓船舶，是指以进行商业行为为目的而供航海之用的船舶。”韩国海商法第740条规定：“本法所称船舶，是指从事商业行为及其他为营利目的而供航海之用的船舶。”中国《海商法》第3条规定：“本法所称船舶，是指海船和其他海上移动式装置，但是用于军事的、政府公务的船舶和20总吨以下的小型船艇除外。”从上述数国的法律规定来看，海商法所适用的船舶主要是以商业营利为目的而使用的船舶。军舰或政府公务船均不属海商法的调整范围，用国际法国家主权理论来说，军舰或政府公务船是代表一个国家的主权，由于它们的航行疏忽或过失而造成其他船的损害是可以享受豁免权的。货物是海上运输的对象，它包括可供运输的各种类型的货物。

## （三）船舶可航水域

船舶可航水域有公海、沿海、港湾、内河和内湖等。哪些水域属于本法的管辖范围呢？这都取决于各国的自然条件或航运立法规定。美国和欧洲一些国家法律都规定，适用的水域包括远洋、近洋、沿海以及内河水域。美国1916年《航运法》规定：“为设立美国联邦海运委员会以鼓励、发展和创建海军辅助单位、海军后备力量和商船队，满足美国与其领地、属地和美国与外国进行贸易的需求，为管理从事美国对外贸易运输和州际贸易运输的水上承运人，以及其他目的而制定。”

中国是一个海运大国，水上运输的方式主要有三种：即国际运输；沿海运输；内河运输。这三种水上运输方式，由于其运输的水域不同，因此，法律适用有原则上的区别。国际运输与沿海运输和内河运输相比实行了两种不同的责任制度。

### 1. 国际运输

按照有关国际公约、国际惯例或航运惯例规定，国际运输的船员必须按国际船员考核标准雇佣。国际运输的提单受到有关的国际公约的严格约束，它可以在市场上买卖和转让，属一种有价证券。国际运输实行的是不完全过失责任赔偿制度和赔偿责任限制制度。“不完全过失责任赔偿制度”是指，由于驾驶船舶或者管理船舶的过失造成的货物损失，承运人不负赔偿责任；“赔偿责任限制制度”是指，在法定的最高赔偿限额内对灭失或损坏的货物，享受单位责任限制，而不是按货物的实际损失赔偿。

### 2. 沿海运输和内河运输

沿海运输和内河运输被称之为水路运输，是指承运人收取运费，负责将托运人的货物经海路由国内一港运至国内另一港的合同。<sup>①</sup>调整这种运输活动的法律主要有：1986年国务院批准交通部发布的《水路货物运输合同实施细则》，以及1995年9月1日起实施的《中华人民共和国交通部水路货物运输规则》和《中华人民共和国交通部水路货物管理规则》。我国颁布的这些法规，对沿海运输的承运人实行完全过失责任原则。这是一种严格的赔偿责任制度，即除因不可抗力、货物本身的缺陷、托运人或收货人本身的过错造成的货物损失外，承运人均应负赔偿责任，并应按照货物的实际损失进行赔偿。沿海运输和内河运输签发的单证是运单，运单是一种不可转让的单证。我国《海商法》第2条规定：“本法所称海上运输，是指海上货物运输和海上旅客运输，包括海江之间、江海之间的直达运输。本法第四章规定海上货物运输合同的规定，不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。”本条明确规定了

---

<sup>①</sup> 司玉琢等编著：《海商法详论》，大连海事大学出版社1995年版，第113页。

我国《海商法》适用水域的范围。本条第2款规定了我国港口之间的海上货物运输合同，不适用本法第四章规定。该条款明确规定了海上货物运输合同的适用范围。

尽管我国现行法规对海上货物运输合同的水域有特定的适用规定，我们认为：随着社会主义市场经济的迅猛发展，航运体制的改革，可以再通过立法程序来彻底解决现行法律对不同水域的运输所适用的制度。

### 三、海商法的特征

海商法是一门涉及面广，专业性强的法律。在实践使用中，可以看出它具有以下四个方面的特征：

#### (一) 海商法具有涉外性

海商法是国内法，其调整的法律关系却具有很强的涉外性，即海上运输会涉及两个或两个以上的不同国家当事人之间的运输关系。我国《海商法》规定的货物运输合同只适用国际海上货物运输，而不适用沿海内河运输。各国制定海商法时，不同程度地吸取了国际公约和国际惯例的规定，我国《海商法》也包含着一些国际规范，如有关承运人的责任和免责条款等等。

#### (二) 海商法具有责任限制的特殊性

责任限制是海上运输中发生损害赔偿时的一种特别的法律规范。由于海上运输风险甚大，一旦船舶遭受海难，引起的损失会很大，一般自然人和法人难以赔偿全部损失。为了促进国际航运业的繁荣，各国海商法和国际公约制定了一套赔偿责任限制的规定，即船舶一旦发生海难，其损失金额超过责任限制的规定，当事人只需按限额的最高赔偿额赔付。

#### (三) 海商法具有物权的規定

物权规定是海上运输中引起对第三方债务纠纷而产生的。在国际公约和各国的海商法中规定的船舶抵押权和船舶优先请求权都是用于清偿债务的规定。法律允许受害方在加害方逃避法律责任的情况下对其船舶提起诉讼，这就是法律上的对物诉讼（Action in

Rem)。海上运输的提单也是一种物权凭证，它可以被抵押、转让或出售。航运法规中建立的物权特别规定是有利于海上运输的发展，更有利于调整海运中发生的各种法律关系。

#### (四) 海商法具有惯例规范

航运习惯法是规范海上运输的一项重要法规。据古代法律文选记载，中世纪就制定了罗度海法以及3部著名的海法——康苏拉度海法、奥列隆海法、威斯比海法。这些法律都列举了许多海事判例、惯例以及成文规定。海上抛货政策就是当时一个典型的习惯用法，现在称共同海损。这个习惯用法已被编纂成册，即1974年《约克—安特卫普规则》。当今许多国家海商法吸取了古老海法的精华原则为己所用，国际公约也引用了它们的法律典范为当代国际航运服务。

从调整海上运输的法律以及其特性来分析，不难看出本法律是调整海上运输的民事、商事和海事的法律关系。因此，其法律属性会包括上述的法律范畴，在海上运输中涉及国际公约规范海运纠纷时，只要当事人加入该国际公约或当事人承认受该公约的调整，国际公约的法律属性是不会有变化的。但是，海上运输纠纷涉及到国内法律时，就会有民法、商法或其他有关法律的规范。各国在制定海商法时对该法律规范的归类也有不同。中国对海商法的属性从理论研究上一直有不同看法，有人认为是属于民法，也有人认为是属于商法，还有人认为是属于海运私法等等。各抒己见，我们认为应该仔细研究和分析海商法的立法原则和宗旨，海商法的法律规范，海商法的特性和其历史发展，才会更好地认识海商法的性质。

海商法是一部很古老的法律，传统的法律是由中世纪的海运商人的习惯法形成的，它主要适用当时欧洲地中海和大西洋的海运城邦间的商事活动。随着产业革命发生变化，原有的司法制度已不能适应历史和经济发展的需要了。一些国家先后制定了统一商法典，例如，1807年的法国商法典、1907年的德国商法典、1898年的日本商法等等。这些国家把商法从民法中分立出来，成为“民商分立”的法律形式体系。这些国家把海商法纳入商法之中，它们认为，在

海商法中恰恰可以看到整个商法的缩影。另有一些国家的法律制度是采用“民商合一”的形式把海商法编入民法之内。例如，1934年荷兰民法典、1942年意大利民法典等等。有些国家还把民法视为海商法的普通法，例如，波兰海商法第1条规定：“本法典所没有规定者，民法中的规定适用于海运中的民事纠纷。”这条法律被认为，在处理海事案件时，没有规定的可以用民法来处理海事案件。

从上述不同法律角度来看，法律可以随着社会和经济的发展而发生变化，有些法律规定的原则会出现跨越学科的同时使用和交叉使用。《中华人民共和国民法通则》第2条规定：“中华人民共和国民法调整平等主体的公民之间、法人之间、公民和法人之间的财产关系和人身关系。”这项法律规定了在民事、商事和海事等法律中的主要法律原则。鉴于这种法理，某项法律原则被同一使用或交叉使用的情况，在现代社会和经济发展中会更普遍，海商法就属这类法律之一，其法典中涵盖着某些法律的规定。但是，研究海商法的性质时，决不能简单地把海商法类推是国际私法、民法、商法或经济法的一部份。从海商法典及其规范领域可以看出，海商法已自成体系，成为一门融行政管理法律规范和民事法律规范于一体的独立的法律部门。<sup>①</sup>

根据上述航运法的特征分析，可以得出本法规范内容主要是民事和商事的法律关系。这些法律关系由以下五个方面法律汇集而成：

#### 第一，海上运输的组织和管理法规。

海上运输法规是组织和管理海上运输事务所颁布的法规。这些法律对于船舶所有权和国籍的取得、船舶登记和船舶航行权取得等方面的作了规定。对于船员的职称取得，船员的考核标准发证和雇佣等方面也有规定。在国际航运市场要求各国严格遵守国家之间制定的双边协定和国际公约。这些法规不但要求海运各方，不得以垄

---

① 於世成等编著：《海商法》，法律出版社1997年版，第6页。

断、不公平的运价倾销和不正当竞争方式从事海上运输，而且也努力地为世界航运创造一个和谐的自由竞争环境。

## 第二，海上运输法规。

海上运输法规是调整海上货物运输和旅客运输当事人的权利和义务的法规。它涉及主要以签发提单和租赁船舶为运输方式的货物运输、旅客运输和海上拖带运输的规定。

## 第三，损害赔偿法规。

损害赔偿法规是指海上运输过程中，由于船舶碰撞、海上污染、共同海损、海上保险等事故，引起的船舶和货物的损害，而进行赔偿、补偿和分摊的法律规定。损害赔偿法规中，还包含着责任限制的赔偿制度。

## 第四，海难救助法规。

海难救助法规是确定救助入救助遇难船舶、货物和人员的行为，以及救助效果和报酬分配的规定。

## 第五，海事争议处理法规。

海事争议处理法规是指对争议具有管辖权的法院和仲裁机构处理海事纠纷的法规。

我国《海商法》是国家立法机构，根据中国立法原则、航运政策和国内外海运惯例的基础上制定的一部法律。因此，海商法是属于国内法，一个独立的法律部门。海商法中所涉及的船舶优先权制度、海难救助制度、共同海损制度和海事赔偿责任制度等等，是其他法律所不能规范的规定。

# 第二节 海商法的发展史

海商法是随着航海贸易发展起来的一门古老的法律。据有关文选记载，这项法律起源于航海贸易的主要发源地——欧洲。欧洲古老的海法成了规范航海贸易法规的萌芽。

## 一、海商法的初期发展阶段

中世纪以欧洲地中海为中心，开始发展航海贸易。当时以罗德人（Rhodians）和腓尼基人（Phoenicians）为代表的商人们从事航海贸易活动。他们把在长期交往中积累的习惯规定汇编成法，成为规范他们之间航海贸易的罗德海法（Lex Rhodia）。罗德海法汇集了海上抛货政策规定和船舶冒险借贷等方面的习惯规定。这些规则是现代海商法共同海损和海上保险发展初期的习惯法。中世纪海商法进入了私人编纂海事惯例法的时期，当时流行在地中海、大西洋和北海的几个中心港口的著名的海法有：奥列隆惯例集、海事裁判集和维斯比海法。

### （一）奥列隆惯例集（Lex Oleron）

法国大西洋沿岸奥列隆岛所编纂的海事判例集，它作为一般法律规则适用于海上活动发生的纠纷。这个惯例集对大西洋沿岸一带有着重大影响。

### （二）海事裁判集（Lex Consolato）

海事裁判集又称康苏拉度海法。这是 14 世纪在西班牙的巴塞罗那汇编的海事判例集。这部海法为海事裁判官提供了法律依据，是当时一部较完备的海法。

### （三）维斯比海法（Law of Wisby）

这是 15 世纪在瑞典哥斯兰岛上维斯比市编纂的海法。该法对波罗的海和北海沿岸的航海贸易影响很大。

上述三大海法是由航海通商的习惯和判例编纂而成的，是规范一定区域的不成文法规。这些中世纪的海法被视为海商法的初期发展阶段表现形式。

## 二、海商法的发展阶段

近代欧洲航商一体的形式基本消失。在海上运输中，船舶所有人专门从事海上运输，以此为目的，获得利润。货物所有人以租赁船舶和订立运输合同来进行航海贸易。欧洲一些国家还先后制定统

一的海商法典或单行法规，例如，1681年法国路易十四颁布的《海事条例》（Ordonnance de la Marine）、美国于1893年制定了《哈特法》（Harter Act）。1894年英国制定的《商船法》（Merchant Shipping Act），挪威、丹麦和比利时等国也相继颁布了海商法。国家的统一和法律的统一取代了中世纪岛屿之间和城市之间的局限性的法律规范。1897年国际海事委员会（CMI）成立以后，海商法开始有了重大发展，许多有名的国际公约颁布了，例如，《1910年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》、《1924年统一提单若干法律规定的国际公约》等等。1948年联合国国际航运会议通过成立了政府间海事协商组织（现改为“国际海事组织”英语缩写为IMO），该组织为建立国际会议新程序，研究解决了许多有关的国际会议的法律问题，帮助制定了有关国际公约。显而易见，国际组织对海运立法和建立各海运国家之间的协调法律机制做了大量的工作。

### 三、中国海运发展与海商法

中国是一个海运大国，有着悠久的海运历史。据历史记载，早在唐宋时代，海运业就已发展起来了。最著名的是1405年郑和率领庞大的船队七下西洋，航程途经亚非许多国家，这一航海壮举，证实了中国早期航海事业的发达。明末、清初以后直到国民党政府的统治时期，中国海运业处于极其落后的阶段。新中国成立以后，中国根据自己优越的海运地理条件，在沿海建立和改造了许多优良港口。60年代以后中国逐步建立了一支具有一定规模的商船队，尤其自改革开放以来，中国对外经济贸易发展很快。目前，中国商船吨位已排行世界第10位，并被国际海事组织列为A类理事国。中国从事沿海运输的航运企业有1300多家，从事国际海上运输的航运企业已有140多家。中国的远洋船队航行于世界150多个国家和地区的1100多个港口之间。从上述事实来看，中国无疑已成为世界航运大国之一了。

随着航运事业的不断发展，有关部门逐步制定和颁布了一些航